ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 3 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 33. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 5 września 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 143**

Przewóz węgla drogą wodną.

Przyszłość naszego przemysłu węglowego zależy od możności taniego dostarczenia węgla na Bałtyk.

Jak wiadomo, dziś koleje, aczkolwiek dowożą węgiel do Gdańska w wielkich ilościach, to jednak, wskutek bardzo niskiej taryfy nie pokrywającej kosztów własnych, — faktycznie dopłacają nawet do każdej tony około 3,5 zł.

W celu potanienia przewozu węgla, Ministerstwo Kolei projektuje budowę nowej linji kolejowej i rozszerzenie sprawności przewozowej istniejących linji, — kosztem około 200 000 000 zł. — Ministerstwo zaś Robót Publicznych projektuje budowę kanału Węglowego Śląsk—Bydgoszcz (kosztem ok. 250 miljonów zł nie licząc kosztów taboru), i dodatkową regulację Dolnej Wisły (ok. 50 000 000 zł).

Poniżej załączamy obliczenie kosztów przewozu węgla projektowanym kanałem węglowym.

I. Zdolność przewozowa kanału Węglowego.

a) W zależności od wielkości śluz i wymiarów kanału.

1. Przy śluzach typu istniejącego na kanale Bydgoskim (dług. 55 m., szerokość 9,6 m.) może się śluzować barka o pojemności do 560 t. co ½ godziny.

Zdolność przewozowa kanału Bydgos...go wynosi zatem na dobę w ciągu 16 godzin ruchu 2 . 16 . 560 = 17 920 tonn czyli na miesiąc (25 dni) 448 000 t.

2. Przez śluzę w Einlage (12,5 × 61 m.) może się śluzować 1 statek pojemności do 700 t., czyli na dobę 32 . 7000 = 22 400, a na miesiąc 560 000 ton.

Przy większym ruchu konieczną będzie budowa śluzy pociągowej. Budowa ta, która będzie nieodzowną w razie budowy kanału węglowego, — winna być tak dokonana, żeby, przez odpowiednie umieszczenie kanału śluzowego zapewnić jaknajwiększe głębokości pomiędzy Tczewem i Gdańskiem.

3. Przy śluzach pojedyczych, przyjętych w projekcie na początek (dług. 67m., szerok. 10,5 m.) może się śluzować barka pojemności 800 t. co ½ godziny czyli w ciągu 16 godzin 32.800 = 25 600 tonn, a miesięcznie 640 000 t.

4. Przy śluzach pociągowych, przewidzianych na przyszłość w razie, jeżeli zdolność przewozowa 640 000 t. miesięcznie okaże się za mała, — długość 165 m., szer... ..,5 m. mieści się 3 barki po 600 t. lub 2 po 800 t. z holownikiem. Przyjmujemy 1 600 t. przy jednym śluzowaniu.

Ilość śluzowań (po 40 min.) wyniesie w ciągu 16 godzin 24.

Zdolność przewozowa wyniesie 24.1 600 = 38 400 t. na dobę lub **960 000** t. miesięcznie. Dodając zdolność przewozową śluz pojedyńczych, otrzymamy ogólną maksymalną zdolność przewozową 640 000 + 960 000 = **1 600 000** t. miesięcznie w każdą stronę.

Oczywiście, iż powyższe teoretyczne cyfry winny być zmniejszone przez mnożenie przez pewien współczynnik mniejszy od 1. Należy jednak również przyjąć pod uwagę, iż w razie potrzeby ruch może być dokonywany również w ciągu 8 godzin nocy, co nie było wzięte pod uwagę, — a co wymaga tylko nieznacznego kosztu na zdublowanie obsługi śluz, — który to koszt zupełnie się opłaci przy znacznym ruchu. Wobec tego powyższe cyfry mogą być przyjęte jako za możliwe do osiągnięcia maximum.

Jako normalny typ barki przyjmujemy barkę żelazną otwartą z dnem drewnianem długości 67 m., szerokości 9,2 m., zanurzającą się bez ładunku 0,35 m., i niosącą:

przy zanurzeniu 1,2 m. — 480 t.
przy zanurzeniu 1,4 m. — 600 t.
przy zanurzeniu 1,75 m. — 800 t.

Przy normalnem zanurzeniu przekrój poprzeczny barki wynosi 16,1 m². Dla możności poruszania się barki z chyżością 5 km. na godzinę wymagany jest przekrój kanału nie mniej niż 4,5 razy większy, czyli 72 m². Daje go kanał szeroki na 33 m. głęboki pośrodku na 3 m.

b) W zależności od ilości wody.

Obliczenie zasilania kanału w wodę wskazuje, iż poniżej Częstochowy ilość wody będzie dostateczną dla wszelkiego ruchu. Powyżej w lata suche wystarczy wody dla 5—7 000 000 ton. Przy większym ruchu przewiduje się pompowanie z Warty. Koszt tej insta-

lacji nie przewyższy 1 000 000 zł a koszt eksploatacji rocznej— 500 000 zł, — co, rozłożone na ogólne koszta budowy i utrzymania nie zmienia prawie ich warunków.

II. Odległości przewozu i czas trwania podróży.

Od portu nad Brynicą koło Wymysłowa (5 km. od Szarleja) odległość wynosi:

Kanałem	365 km.
Jeziorami	60 km.
Ogółem do Brdyujścia	425 km.
Wisłą do Einlage	169 km.
Martwą Wisłą	20 km.
Ogółem do Gdańska	614 km.

Przypuszczamy, iż ruch odbywa się pociągami, złożonymi z holownika i 2 barek po 800 ton ładunku do Gdańska i po 160 tonn z powrotem.

Przyjmujemy, iż pociągi idą z chyżością normalną na kanałach 5 km. na godzinę, średnio 4 km. Na jeziorach i Martwej Wiśle średnią chyżość przyjmujemy na 5 km.

Na Dolnej Wiśle średnią chyżość w dół — 10 km., — w górę — 3,5 km. na godzinę. Na każdą śluzę dolicza się 1 godzina.

Czas, niezbędny do przebycia całej przestrzeni do Gdańska wyniesie:

$$\frac{365}{4}+\frac{60}{5}+\frac{169}{10}+\frac{20}{5}+33=157,15.$$

Z powrotem zaś $91,25+12+\frac{169}{3,5}+4+33=188,65.$

W obydwie strony 345,80 godzin.

Dodając 6 proc. czyli 21 godzin na różne straty czasu mamy 367 godzin czyli 23 dni po 16 godzin. Średni przebieg wypada 37 km. dziennie. Obecnie na kanale Bydgoskim faktyczny przebieg wynosi 40 km. do 60 km. dziennie.

Przyjmując, że naładowanie i wyładowanie barek zajmie po 2 dni — a różne postoje nieprodukcyjne 6 dni roboczych mamy dla każdej podróży 23+4+6=33 dni roboczych.

Czas trwania żeglugi wynosi 280 dni, w tem dni roboczych 230. Ilość podwójnych podróży wyniesie więc 230:33 =7.

III. Kalkulacja

kosztów przewozu kanałem węglowym.

A. Kalkulacja przybliżona.

według wzoru empirycznego inżyniera Symphera, obliczonego na podstawie doświadczenia żeglugi na drogach wodnych niemieckich przed wojną.

Stawka przy długości n km. za t—km. dla statków 600 t. wynosiła $\frac{90}{n}+0,30$ fen., a dla statków 1 000 t. $\frac{90}{n}+0,23$ fen.

Przy odległości taryfowej 614+132 =746 km. wyniesie to 0,12+0,30=0,42 fen. względnie 0,12+0,23=0,35 fen.

Proporcjonalnie dla statku 800 ton stawka wyniesie 0,39 fen. = 0,485 gr. w złocie = 0,84 groszy przy kursie 9 zł. za 1 dol.

Za 746 km. wypada więc 6 zł 28 gr.

B. Kalkulacja szczegółowa.

Kurs 1 dol. = 9 zł. Ceny z 1926 r.

I. Barka. Koszta stałe.

Koszt kupna barki 800 t.	80 000 zł,
1. Oprocentowanie kapitału roczne 10 proc.	8 000 zł,
2. Amortyzacja 2,5 proc.	2 000 zł,
3. Asekuracja 1 proc.	800 zł,
4. Utrzymanie 2 proc.	1 600 zł,
5. Zarząd 1 proc.	800 zł,
1—5 Suma koszt. rzeczowych	13 200 zł.
6. Szyper (ceny płacone przez Żegl. Zjedn.)	2 400 zł.
7. 3 majtków przez 10 mies. po 120 zł 3 . 10 : 120 —	3 600 zł
8. Suma wydatków personalnych	6 000 zł.
9. Świadczenia socjalne i premie 15 proc. od 8)	900 zł,
1—9 Ogólna suma wyd. 1—9	20 100 zł.
10. Podatki 5 proc.	1 000 zł
	21 100 zł.

Licząc 7 podróży przy ładunku 800 t. w jedną stronę i 20 proc. czyli 160 tonn z powrotem, średnio 480 t. ilość dokonanych tonno-kilometrów wyniesie:

7.614.2.480 = 4 130 000 t-km.

Na 1 t-km. przypada kosztów stałych barki

2 110 000:4 130 000 = **0,51 gr.**

W tej liczbie oprocentowanie kapitału inwestycyjnego wynosi

8 800 000:4 130 000 = 0,93 gr. za t-km.

amortyzacja i asekuracja

280 000·4 130 000 = 0,068 gr. za t-km.

II. Holownik.

A) Holownik kanałowy, — śrubowiec.

Holownik o sile 150 HP. ciągnie 2 barki po 800 t. z chyżością 5 km. na godzinę. Średnią chyżość przyjmujemy na 4 km.

a) Koszta stałe.

Koszt statku 10 000 dol.	90 000 zł,
1. Oprocentowanie roczne kapitału 10 proc.	9 000 zł,
2. Amortyzacja 5 proc.	4 500 zł,
3. Asekuracja 1,5 proc.	1 350 zł,
4. Utrzymanie 3 proc.	2 700 zł,
5. Zarząd 1 proc.	900 zł.
Ogólne koszta rzeczowe	18 450 zł.
6. Kapitan	2 400 zł,
7. Maszynista	2 400 zł.
8. 1 palacz i 1 majtek przez 10 miesięcy	2 400 zł.
9. Koszta personalne	7 200 zł.
10. Świadczenia socjalne i premia 15 proc. od 9)	1 080 zł,
11. Ogólne koszta stałe	26 730 zł,
12. Podatki 5 proc.	1 340 zł.
Suma ogólna	28 070 zł.

Jak wskazano wyżej, podróż ze Śląska do Brdyujścia będzie trwała $\frac{365}{4}+\frac{60}{5}+33=136,25$ godzin, — i tyleż z powrotem, czyli razem 272,5 godzin.

Dodając jak wyżej, 6 proc. na straty czasu czyli 16 godzin mamy 288,5 godzin czyli 18 dni.

Dodając 1 dzień na postoje w końcach podróży mamy czas trwania podwójnej podróży 19 dni roboczych. Przy 230 dniach roboczych ilość podwójnych podróży wyniesie 12.

Holując w dół 1 600 t., a z powrotem 320 t.. czyli średnio 960 t. przejdzie holownik rocznie: 12.2.425 = 10 200 km. drogi i wykona 10 200.960 = 9 800 000 t-km.

Koszta stałe wyniosą

2 807 000:9 800 000 = **0,28 groszy.**

W tej liczbie oprocentowanie kapitału wyniesie:

900 000·9 800 000 = 0,92 groszy.

asekuracja i amortyzacja 585 000: 9 800 000 = 0,06 gr.

b) Koszta ruchu.

Na godzinę ruchu dla statku 150 HP;

1. Węgiel 0,180 t. po 30 zł		5,40 zł,
2. Smary etc.		0,60 zł.
	Ogółem	6,00 zł.
3. Podatki 5 proc.		0,30 zł,
	Ogółem	6,30 zł.

Czyli na 1 km. wypada 6,30:5 =1,26 zł.

Średnia ilość holowanego towaru wynosi

$$\frac{1\,600+320}{2}=960 \text{ t.}$$

Koszt ruchu holownika wynosi więc na 1 t-km:

126 : 960 = **0,13 gr.**

Ogólny koszt holowania na kanale wyniesie na 1 t-km.

0,28+0,13 = **0,41 gr.**

B. Holownik na Wiśle.

Holownik kołowy 400 HP. holuje w dół 4 barki po 800 t. z chyżością 10 km. na godzinę, — a w górę 4 takież barki z ładunkiem 20 proc. czyli 640 t.

Od Brdyujście do Glańska potrzeba godzin chodu:

$$\frac{169}{10}+1+\frac{20}{5}=16,9+1+4=21,9.$$

Z powrotem:

$$\frac{20}{5}+1+\frac{169}{3,5}=53,3.$$

Razem 75,2 godzin. Dodając 6 proc. na straty czasu czyli 4,8 godzin, mamy okrągło 80 godzin czyli 5 dni.

Dodając 1 dzień roboczy na postoje — 6 dni roboczych.

W ciągu 230 dni roboczych zrobi więc holownik 38 podróży podwójnych i przeholuje

w dół 38.189.3 200 = 7 200.3 200 = 23 000 000 t-k.

„ górę 38.189.640 = 7 200.640 = 4 600 000 t-k.

Razem 27 600 000 tk

Ogółem holownik byłby w ruchu 38.75 = 2 850 godzin. Holowniki kursujące na Odrze od Koźla do Szczecina wykazują ok. 4 000 godzin ruchu rocznie.

a) Koszta stałe.

Koszt holownika 400 HP. 33 000 dol. = 300 000 zł

1. Oprocentowanie 10 proc.	30 000 zł,
2. Amortyzacja 5 proc	15 000 zł,
3. Asekuracja 1,5 proc	4 500 zł,
4. Utrzymanie 3 proc.	9 000 zł,
5. Zarząd 1 proc.	3 000 zł.
Ogółem wydatki rzeczowe	61 500 zł.

6. Kapitan	2 400 zł.
7. Maszynista	2 400 zł.
8. 2 palaczy i 2 majtków przez 10 miesięcy.	4 800 zł.
9. Ogółem wydatki person.	9 600 zł.
10. Świadczenia socjalne i premie 15 proc. od 9)	1 440 zł.
Suma	72 440 zł.
11. Podatki 5 proc.	3 620 zł.
Ogółem	76 060 zł.

Na 1 t-km. wypada kosztów stałych: 7 606 000 : 27 600 000 0,28 gr.

W tej liczbie oprocentowanie kapitału stanowi

3 000 000 : 27600 000 = 0,109 gr.

amortyzacja i asekuracja:

1 950 000 : 27 600 000 = 0,071 gr.

b) Koszta ruchu.

Na jedną godzinę chodu holownik zużyje:

a) Węgla 0,400 t. po 36 zł	14,40 zł.
b) Smarów etc.	1,40 zł.
Ogółem	15,80 zł.
c) podatki 5 proc.	0,79 zł.
Ogółem	16,59 zł.

Na podwójną podróż z Brdyujścia do Gdańska trzeba 75 godzin, przyczem wykonywa się 189.3200 — 189.640 = 727 000 t-km.

Koszta ruchu wyniosą 75 . 16 . 59 = 1 240 zł., czyli 0.17 gr. na t-km. Ogółem więc koszta holowania na Wiśle wyniosą:

0,28—0,17 0,45 gr. za t-km.

Obecnie Żegluga Zjednoczona kalkuluje holowanie po 1—1.2 grosza od t-km. Należy jednak przyjąć pod uwagę fatalne warunki obecne na Wiśle, drobny tabor i stosunkowo mały ruch.

(Dokończenie nastąpi).

Inż. T. Tillinger.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Jeszcze w sprawie tworzenia własnej marynarki handlowej.

W sprawie tworzenia własnej marynarki handlowej istnieją dwa prądy nieco odmienne. Według jednego, reprezentowanego przez inicjatorów towarzystwa p. n. „Polska Żegluga Morska“, miałoby powstać przedsiębiorstwo prywatne przy udziale kapitałów zagranicznych i wydatnej pomocy Banku Gospodarstwa Krajowego, któreby zakupiło cztery statki i uruchomiło je na liniach Gdańsk—Gdynia—porty: Ryga, Rewel, Helsingfors, Sztokholm, Göteborg, Kopenhaga, oraz na linji Gdańsk—Morze Śródziemne. Statki miałyby pojemność ok. 4000 ton każdy. Inna koncepcja jest więcej zbliżona do typu żeglugi państwowej i miała już wyjednać u rządu według relacyj francuskiej prasy fachowej, kredyty na zakup wzgl. budowę statku towarowego o pojemności 7 000 ton.

Ruch Gdyni za tydzień ubiegły.

W tygodniu sprawozdawczym (26—31 sierpnia) ruch w porcie znowu się ożywił. Zawinęło 7 statków morskich (wszystkie parowce, w tem 1 holownik) o łącznej ładowności 5 709 ton rej. netto. W tej liczbie było statków szweckich 4, franc. 1, duńskich 1, holenderski 1. — Z wyjątkiem franc. parowca Pologne, który przywiózł 59 pasażerów i 20 t. drobnicy, wszystkie statki zawinęły próżne.

Odpłynęło w tymże czasie 8 statków (wszystkie parowce, w tem 1 holownik) o łącznej ładowności 6 618 ton rej. netto. W tej liczbie było statków szweckich 3, franc. 1 duńsk. 1, niemiecki 1, łotewski 1, holenderski 1. Statki te, z wyjątkiem francuskiego Pologne i holenderskiego holownika Humber, opuściły port z pełnym ładunkiem węgla, wywożąc łącznie 10 880 ton tego towaru masowego. Ładunki węgla były przeznaczone do Helsingforsu, Rygi, Norrköpingu, Oskarshamnu, Londynu i Rouen. Największy ładunek węgla na statek — 2150 t. (Rouen), najmniejszy — 1450 t. (Helsingfors).

Par. Pologne odjechał do Havru z 507 pasażerami.

Ruch Gdańska za tydzień.

Ruch portowy Gdańska wciąż utrzymuje się na wysokości rekordowej. Zawinęły w tygodniu 25—31 sp. 123 statki o łącznej ładowności 64 651 t. rej. netto, w tem 107 parowców, 1 motorowiec, 5 żagl. z motorem, 6 żaglowców i 3 lichtugi morskie.

Ze statków przyb. były 3 polskie (2 żaglowce), gdańskich 13 (8 osobowych przybrzeżnych), duńskich 27, szweckich 19, niemieckich 34, angielskich 6, łotewskich 4, norweskich 7, francuskich 3, holenderskich 3, fińskich 2, estońskich 1, litewski 1.

Z tych statków było próżnych 72, z pasażerami 8, z pasażerami i towarem 5, z ładunkiem mieszanym 18, z rudą 4, z fosfatem 1, ze żwirem 2, z kamieniem wapiennym 2, ze spirytusem 1, z kukurydzą 1, ze śledziami 4, z żelazem 1 oraz z drzewem 3 (te ostatnie, angielskie, zawinęły z sąsiednich portów do bunkrowania).

Odpłynęło w tymże tygodniu 155 statków morskich, w tej liczbie 111 parowców, 2 motorowce, 10 holowników, 16 żgl. z motorem, 5 żaglowców, 11 lichtug morskich. Tonaż na wyjściu wynosił 78 265 ton rej. netto.

Ze statków, które [illegible]ły port było: 1 polski (żaglowiec), 14 gdańskich (10 osobowych przybrzeżnych, 1 holownik, 2 lichtugi), 28 duńskich, 37 szweckich, 48 niemieckich, 8 angielskich, 6 norweskich, 5 łotewskich, 3 holenderskie, 1 franc., 1 włoski, 1 fiński, 1 estoński, 1 litewski.

Ruch pasażerski w Gdyni.

W dniu 26-go sierpnia przybył z Le Havru do Gdyni par. pas. Pologne, przywożąc 59 pasażerów i 20 ton ładunku mieszanego. Wyszedł do Le Havru dnia następnego, zabierając 507 pasażerów.

Wobec tego, ż statek przybył z ładunkiem, tory zaś przy południowej części molo są zajęte pod statki węglowe, Pologne stanęła już przy nowem nabrzeżu. Projektowane jednak rozpoczęcie już w tych dniach przy tymże nabrzeżu pracy przeładunkowej węgla zostaje na pewien czas jeszcze przesunięte, a to z tego powodu, iż, dzięki pracom przy sieci wodociągowej oraz przy kranach, tor kolejowy nie został jeszcze narazie przez Dyrekcję Kolei ostatecznie przyjęty.

Podniesienie drugiego kranu w Gdyni.

W sobotę, 28 sierpnia podniesiono drugi kran węglowy w Gdyni. Sylwetki obu kranów imponująco wyglądają od strony morza.

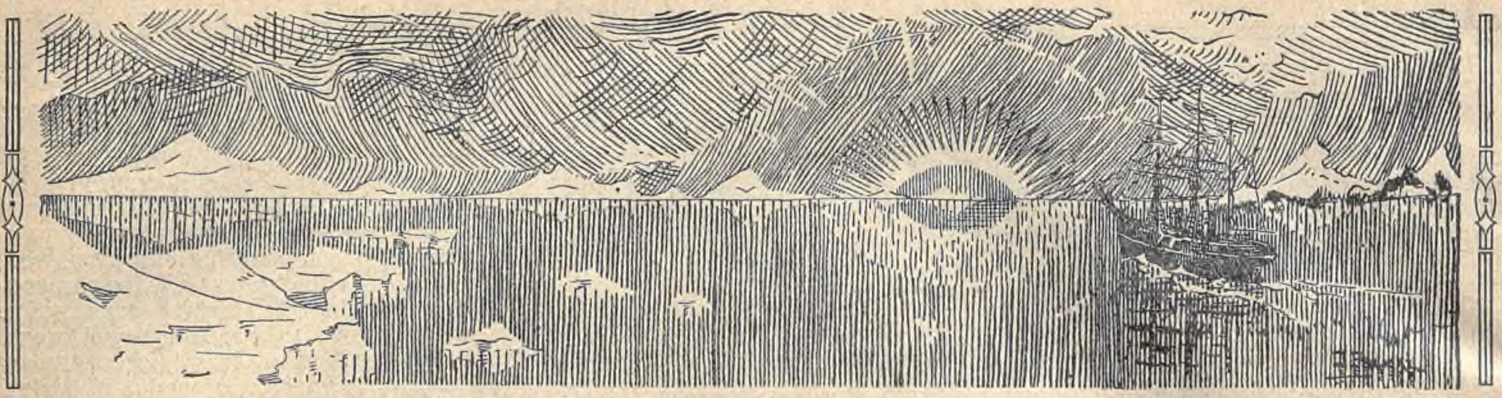


Żegluga wewnętrzna.

Ruch na Wiśle pomiędzy Polską a portem gdańskim.

W tygodniu sprawozdawczym (26—1 wrz.) ruch statków rzecznych był bardzo ożywiony. Ku Gdańskowi przeszło z biegiem rzeki 89 statków, w tem 20 holowników parowych i 69 statków bezsilnikowych, berlinek i żaglowców. Próżnych statków nie było, a wszystkie statki bezsilnikowe szły dzięki korzystnemu stanowi wody z pełnym ładunkiem. Ładunek był: u 55 węgiel, u 8 zboże, u 2 soda (z Matew), u 1 deski, u 1 ogórki, u 1 żaglowca owoc (z Sartawic), u 1 faszyny.

Wgórę przeszło w tymże czasie 87 statków, w tem 14 holowników, 3 berlinki z ładunkiem mieszan. (tłuszcz, ekstrakt, olej, worki) i 70 próżnych bezsilnikowców-berlinek i żaglowców. Woda powoli opada lecz wszędzie jeszcze na dolnej Wiśle wody jest ponad 2 metry.



Podróże morskie i sport wodny

Z żeglugi „Fidry" dokoła świata.

II.

Dopiero pod wieczór siła wiatru się zmniejszyła, a wśród załogi zaczęło następować rozprężenie po tak długim wysiłku. Zaczęto naprawę uszkodzeń, przedewszystkiem usuwając całkowicie urządzenie do sterowania i nasadzając wzamian wielką kierownicę. Cały pokład w pobliżu osprzętu sterowego był zerwany, jednak uważaliśmy się za zdatnych do dalszej podróży i zaniechaliśmy pierwotnego zamiaru zawinięcia do Bahia Blanca dla wykonania naprawy.

Świeża bryza północno-zachodnia szybko gnała nas teraz ku południowi. Wertując w podręcznikach żeglarskich dla tych okolic znaleźliśmy, że lepiej trzymać się tu wybrzeża, aniżeli na jakichś 200 milach od lądu, gdzie pogoda ma być niepewniejsza. Polegać to ma na tem, że dalej od lądu stykają się prądy ciepłe z zimnemi.

„My jednak mieliśmy wciąż powietrze niestałe, barometr spadał aż do 737 mm., niebo było groźne, wobec czego byliśmy w ciągłem pogotowiu. Jednak zwykłe zwiastuny niepogody tu nas często myliły. Raz nawet leżeliśmy w pławie półdoby, oczekując burzy, która nie nadeszła wcale. Jeden niż za drugim przechodził ponad nami, nie przynosząc jednak ze sobą wiatru.

Pewien oficer czilijskiej marynarki, z którym później rozmawialiśmy na ten temat, potwierdził nasze mniemanie o trudności wnioskowania w tych stronach o nadejściu niepogody ze stanu barometru, mówiąc: „Nie oglądam barometru nigdy; wichry przechodzą u nas przy wszelkich stanach barometru".

Bardzośmy się ucieszyli, gdy dnia 3 marca dostrzegliśmy wydłużony cypel przylądka Dziewic (Kap Virgines). W pobliżu tego cypla stanęliśmy na dwu kotwicach. Musieliśmy odwołać pierwotny plan wejścia natychmiast do cieśniny, gdyż wżeglowanie do niej było uniemożliwione przez burzę od zachodu. Odczekując możliwości dalszej podróży, stojąc na kotwicy zajęliśmy się połowaniem i łowieniem ryb. Nauczyliśmy się zręcznie manipulować harpunem, dostając nim raz po raz delfiny.

Pierwszym, który przepłynął cieśninę był portugalczyk Magalhaens. Po wielu trudnościach dotarł on 21 października r. 1520 do miejsca, gdzie teraz znajdowała się „Fidra". Był to dzień św. Urszuli i 11 000 dziewic, wobec czego nazwał on ten cypel przylądkiem Dziewic. Jak wiadomo, udało się Magalhaensowi przeforsować trudną cieśninę, poczem udało mu się zdublować jeszcze przylądek Dobrej Nadziei od wschodu i dotrzeć znów do swej ojczyzny, przez co dokonana została pierwsza podróż dokoło świata. (Autor szweckiego opisu jednak się myli, gdyż tylko jeden z okrętów tej wyprawy pod dowództwem Jana Sebastjana del Cano zakończył tę pierwszą podróż dokoła świata. Magalhaens sam zginął jeszcze na Filipinach w potyczce z krajowcami w dn. 17 kwietnia 1521 r. Z 239 ludzi załogi powróciło do Portugalji 21).

Osobliwością podróży Magalhaensa było napotkanie w cieśninie przeważających wschodnich wiatrów. Jedynie dzięki wschodnim wiatrom udało się sławnemu żeglarzowi ustanowić podwójny rekord: pierwszeństwa przebycia cieśniny i najszybszego jej przebycia na żaglowcu. Ten rekord szybkości już później nigdy nie został pobity; poprzeczno-żaglowcom wogóle stanowczo się odradza próbować przejść cieśninę ku zachodowi, chociaż pojedyńczym statkom tego typu to się udawało.

Najtrudniejszym warunkiem żeglugi w cieśninie są wyjątkowo złe warunki pogody, do tego dodać należy prawie zupełny brak latarń i znaków morskich, niepewność map morskich i wielką siłę prądu. Dobrych stanowisk kotwicznych niepodobna znaleźć, gdyż grunt przeważnie nieodpowiedni, głębokości zaś miejscami są olbrzymie.

(Dokończenie nastąpi).

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

FINLANDJA.

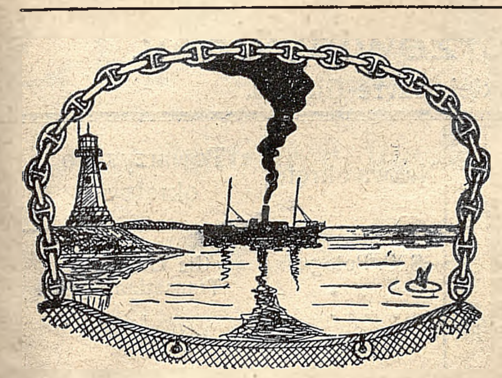
Związek armatorów żaglowców. Flota fińska liczy 541 statków żaglowych większych niż 19 ton, liczących razem 83.392 t. rej. brutto pojemności. Obecnie armatorowie reprezentujący 50.000 do 60.000 tego tonażu zawiązali stowarzyszenie pod nazwą „Związek właścicieli żaglowych statków w Finlandji". Związek ma na celu ochronę interesów przewozów morskich, w szczególności względem reglamentacji warunków pracy na morzu. Związek dąży do tego, ażeby połączyć armatorów żaglowców we wszystkich krajach bałtyckich, ażeby ustanowić na Bałtyku minimalne stawki frachtowe dla żaglowców, które jeszcze mogą dawać zyski.

WŁOCHY.

Ruch Triestu zmniejsza się. W pierwszem półroczu 1926 r. wwieziono na statkach morskich 13 970 975 ton towarów (w odp. czasie 1925 16 957 322 ton). Wywieziono na statkach 9 886 910 ton towarów (w r. 1925 11 739 872 ton). Średnio więc, na wyjściu i wejściu razem, ruch towarów zmniejszył się w r. 1926 o 16 proc. w stosunku do roku poprzedniego.

FRANCJA.

Węglowy strejk angielski odbił się ujemnie na portach francuskich. Wwóz węgla morzem przez wszystkie porty francuskie wynosił w kwietniu 994 000 ton, w maju 525 000 ton, w czerwcu 496 000 ton. W związku z tem morskie izby handlowe użalają się na zmniejszenie wpływów i industrjalnego rozwoju portów. Środki na utrzymanie i rozbudowę portów są wobec tego również zmniejszone. Średnia miesięczna importu węgla wynosiła w r. 1925 1 140 000 ton, wobec czego niedobór importu węgla w maju i w czerwcu można liczyć na 630 000 ton miesięcznie. Pośrednio brak węgla względnie jego wysoka cena odbiła się również na wywozie morskim Francji, który wynosił w kwietniu 884 000 ton, w czerwcu zaś 838 000 ton.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (23—29 sierpnia).

23 sp.: szw. mot. Josef Bergendorff 366 do Karlstadu (Bg), duń. par. Vendia 628 do Aabenraa (Rhd).

26 sp.: niem. par. Käthe 643 do Helsingforsu (Hagen Jörgensen).

27 sp.: łot. par. Emmy 817 do Rygi (Polska Agencja Morska).

28 sp.: szw. par. Fryken 1032 do Norrköpingu (P. A. M.)

29 sp.: szw. par. Heros 652 do Londynu (Skand. Lew).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9 592,5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski. (20—31 sierpnia).

29 sp.: niem. licht. Kobold 380 Presse 380 do Oxelösundu (Pohlmann).

29 sp.: niem. lich. Jugend 361 i Post 382 do Sztokholmu (Pohlmann).

31 sp.: niem. licht. Ulk 377) Bazar 382 do Karlshamnu (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 850 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (25—31 sierpnia).

25 sp.: niem. par. Käthe Christopherson 936 do Leningradu (Bg), szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S), duń. par. Jessie Maersk 1152 do Dublinu (B i S).

26 sp.: duń. par. Nordhild 557 do Kopenhagi (D — S), łot. par. Venta 1156 do Abo (Bg), niem. par. Hilde 851 do Abo (Rhd), niem. par. Helga 489 do Holmsundu (B i S), szw. par. Gustafberg 775 (Bg), fr. par. Nicolas Jean 1182 do Boulogne (B i S), szw. hol. Holger z licht. Halfdan III 773 do Rönne (Art), duń. par. Manö 833 do Koldingu (B i S), szw. par. Sven 207 do Sundsvallu (B i S), niem. par. Lexa 503 do Portsmouth (Rhd), niem. par. Hammonia 1160 do Gefle (B i S), duń. żagl. z mot. Johanne Margarethe 334 do Nyborga (B i S), szw. hol. Minerva z licht. Venja 569 i Alfa 356 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Ilse 298 do Vönen (B i S), szw. hol. Heros z licht. Mecum 303 do Sztokholmu (B i S), niem. hol. Diana z licht. Main 645 i Neckar 699 do Hadersleben i Sönderborga (Art), szw. hol. Frey z licht. Kelsö 813 i Menja 572 do Sztokholmu i Nynäshamnu (B i S), szw. par. Cecil 776 do Göteborga (B i S).

27 sp.: szw. par. Svartven 1381 do Holmsundu (B i S), łot. par. Everene 1161 do Rygi (Bg).

28 sp.: łot. par. Sigulda 1260 do Rygi (D — S), est. par. Wendlus 1123 do Rygi (B i S), szw. par. Odin 732 do Helsingborgu (B i S), szw. par. Juno 620 do Landskrony (B i S), szw. par. Athos 1255 do Sztokholmu (B i S), gd. par. Mottlau 430 do Dublinu (B i S).

29 sp.: niem. par. Artushof 866 do Leningradu (Bg), duń. par. Inge Maersk 874 do Kopenhagi (B i S), norw. par. Pontia 633 do Sztokholmu (Bg).

30 sp.: szw. par. Orlando 1133 do Göteborga (B i S), szw. par. Kullen 276 do Göteborga (B i S), duń. żagl. z mot. Albatros 102 do Faxö (Gw), szw. żagl. Hedwig 126 do Ystadu Bg). duń. żagl. Gutmud 73 do Rönne (Gw), duń. żagl. z mot. Uranus 56 do Hammerhuius (B i S), duń. żagl. z mot. Titan 59 do Faxö (B i S), niem. par. Industria 1277 do Leningradu (Bg), szw. par. Framnaes 590 do Sundsvallu (Scand. Lev L.). łot. par. Candava 1170 do Rygi (D — S).

31 sp.: szw. par. Elina 974 do Esviku (Rhd), gd. hol. Ernst 58 z licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 596 do Odense (B i S), łot. par. Gauja 895 do Helsingforsu (Bg), norw. mot. Bob 269 do Oslo (Bg), szw. par. Camelia 837 do Göteborga (B i S), niem. par. Bill 344 do Leningradu (Bg), szw. par. Sollund 557 do Oslo (B i S), ang. par. Kingsdom 758 do Dublinu (B i S), duń. par. Stegeborg 1146 do Kopenhagi (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 89 200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (25—31 sierpnia).

25 sp.: niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Westhartlepoolu (B i S), duń. par. London 730 do Hull (Shaw).

26 sp.: lit. par. Stephanie 432 do Sunderlandu (Rhd), niem. par. Falk 853 do Antwerpii (B i S), niem. par. Finnland 246 do Ostendy (D — S), duń. par. Scotland 1015 do Hull (Bg), duń. par. Grönland 887 do Dordrechtu (D — S).

27 sp.: niem. par. Uttgard 729 do Antwerpii (B i S).

28 sp.: niem. par. Diana 657 do Gandawy (D — S), duń. par. Esbjerg 354 do Grangemouth (Bg), norw. par. Roald Jarl 811 do Prestonu (Thor Hals), niem. par. Ingeborg Ahrens 623 do Dordrechtu (D — S), szw. par. Anna 714 do Tynedocku (Bg), hld. par. Nero 337 do Amsterdamu z drz. i tow. (Pwe).

29 sp.: norw. par. Farö 444 do Antwerpji (Pwe), niem. par. Amitia 526 do Antwerpji (Rhd), niem. żagl. z mot. Erik Arenhold 108 do Odense (Gw).

30 sp.: niem. żagl. z mot. Aldebaran 57 do Odense (Gw), niem. żagl. z mot. Ulli 56 do Karbecksminde (Gw), niem. żegl. z mot. Irmgard 37 do Odense (Gw), duń. żagl. Maagen 64 do Westerwiku z drz. i tow. (Thor Hals), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Westhartlepoolu (B i S), szw. żagl. z mot. Lilian 78 do Aarhus z drz. i tow. (Thor Hals).

31 sp.: duń. par. Hintsholm 876 do Swansea z drz. i tow. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 53 800 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (25—31 sierpnia).

26 sp.: niem. par. Claus 125 do Svendborga (Wolff), niem. par. St. Lorenz 343 do Tallinnu z zb. i tow. (Lcz).

28 sp.: niem. par. Hellfried Bismarck 291 do Esbjergu (B i S).

29 sp.: niem. żagl. z mot. Castor 53 do Prestonu (Gw), duń. żagli. z mot. Sarten 37 do Aarhus (Bg).

30 sp.: duń. żagl. z mot. Elly 70 do Aarhus (Gw), niem. żagl. z mot. Herbert Paul Otto 55 do Vejle (Gw).

31 sp.: niem. par. Elbing IV 185 do Rygi z zb. i cukrem (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 100 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (25—31 sierpnia).

31 sp.: niem. par. Elbing IV 185 do Rygi z zb. i cukrem (Lcz).

Statek powyższy wywiózł 160 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (25—31 sierpnia).

26 sp.: szw. żagl. Anna 39 do Karlshamnu z benzyna (Gw).

28 sp.: fsk. par. cyst. Frama 93 do Helsingforsu z ropa gazowa (Scharenbg).

31 sp.: hld. hol. Zeeland 4 z licht. cyst. Frisia 710 do Le Havre z olejem maszynowym (Wolff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 600 ton. prod. naftowych.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (25—31 sierpnia).

31 sp.: niem. par. Kurland 262 do Kłajpedy (D — S).

Statek powyższy wywiózł 600 ton cementu.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (25—31 sierpnia).

20 sp.: szw. żagl. z mot. Lilian 78 z Köpingu z rudą (Thor Hals). (Uzupełnienie).

25 sp.: niem. par. Elbing VIII 493 z Rotterdamu z żelazem i towarem (D — S).

28 sp.: szw. par. Falken 706 z rudą z Sevilli (B i S), niem. par. Wanaheim 2346 z Lulea z rudą żelazną (B i S), gd. par. Siedler 256 z Gandawy z fosfatem (Rhd.

Statki powyższe przywiozły łącznie 8 700 ton subst. mineralnych.

Rynek frachtowy.

Tendencja frachtowa z Gdańska i Gdyni pozostaje nadal mocna. Ostatnio płacono za tonę węgla do Kopenhagi 8/—9/ szyl., do Helsingforsu 8/6 szyl., do Łotwy 6/6 szyl., do Rouen 9 szyl. do Bordeaux 10/6 szyl.

Frachty drzewne wynosiły za standard do Antwerpji 44/—46 szyl., do Calais i Ostendy 40/ szyl. Do Holandji za load sosnowych podkładów 12 szyl., dębowych 13 szyl.

Wywóz zboża był mało ożywiony. Za tonę zboża do Danji płacono 10 szyl.

Cukru wywieziono minimalną ilość.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
15. 9.	z Le Havre	do Le Havre	16. 9.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
5. 10.	„ „	„ „	6. 10.	„	
27. 10.	„ „	„ „	28. 10.	„	„
18. 11.	„ „	„ „	19. 11.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
3. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	12. 10.	Estonia	Balt. America Line
12. 9.	„	„	21. 9.	Lituania	„
7. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	7. 9.	Baltara	United Balt. Corp.
10. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	10. 9.	„	„
14. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 9.	Baltriger	„
17. 9.	„ Rygi	„ Londynu	17. 9.	Baltannic	„
21. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	21. 9.	Baltara	„
6. 9.	„ Londynu	„ Londynu	10. 9.	Smolensk	Ellerman Wilson
7. 9.	„ Hull	„ Hull	10. 9.	Kowno	Agency Coy Ltd.

Wodostany Wisły.

Sierpień Daty	28	29	30	31	1	2	3
Kraków	—144	—160	—172	—184	—172	—	—204 —
Zawichost	171	167	173	163	150	141	133
Warszawa	187	181	175	170	168	168	156
Płock	139	141	137	134	131	128	127
Toruń	165	160	165	159	153	148	145
Fordon	176	168	174	169	162	156	153
Tczew	176	150	136	138	134	127	118
Ujście (Schiewenh.	284	280	278	274	256	294	262

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.